



รถไฟคูนหมิง-เวียงจันทน์: ยุทธหลังโรดระเบิด

เทพเจ้าแห่งเครื่องจักร (Deus ex machina) เพื่อเศรษฐกิจ สปป.ลาว ?

ทางรถไฟสายหลักแห่งแรกของ สปป.ลาว ซึ่งเปิดอย่างเป็นทางการ ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา จะสร้างการเชื่อมโยงใหม่กับตลาดการค้าของจีน ดังนั้นจึงมีศักยภาพจะเป็นผู้พลิกสถานการณ์ (Game Changer) สำหรับเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ซึ่งอาจช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว เช่น การท่องเที่ยวและการส่งออก อันจะก่อให้เกิดการสร้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและยั่งยืนได้ อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว จำเป็นต้องพัฒนาความแข็งแกร่ง ทางเศรษฐกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถแปลงศักยภาพของทางรถไฟเป็นผลลัพธ์ที่จับต้องได้ ซึ่งจำเป็นต้องลงทุนทั้งในโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Hard Infrastructure) และโครงสร้างพื้นฐานด้านการกำกับดูแล (Soft Infrastructure) นอกจากนี้การพัฒนาการล่าสุดในด้านสกุลเงินดิจิทัล (Crypto-Currency Mining) อาจเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ ของ สปป.ลาว ด้วยการนำขีดความสามารถของพลังงานน้ำมาใช้ในการ ขุด Bitcoin ก็อาจจะพิสูจน์ว่าเป็นองค์ประกอบใหม่ของ บริษัทของลาว

๑. กล่าวนำ

เมื่อ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ทางรถไฟสายใหม่ที่เชื่อมคูนหมิงในจีนกับเวียงจันทน์ใน สปป.ลาว ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ บริษัทร่วมทุนคือ Laos-China Railway Co. Ltd. โดยกลุ่มบริษัทรถไฟจีนถือหุ้นร้อยละ ๗๐ และรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งชาติลาว (Lao National Railway State Enterprise: LNRE) ภายใต้อำนาจบริหารของกระทรวงโยธาธิการและคมนาคมถือหุ้นร้อยละ ๓๐ โดยทางรถไฟลาว-จีน เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๕๙ ระยะทางยาว ๔๓๐ กิโลเมตร ประกอบด้วย อุโมงค์เกือบ ๒๐๐ กิโลเมตร และสะพานกว่า ๑๖๐ แห่ง โดยรถไฟเส้นนี้สามารถเดินทางได้เกิน ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงจากเวียงจันทน์ไปยังจุดผ่านแดนจีนที่บ่อเต็น ซึ่งจะสามารถย่นระยะเวลาจาก ๑๕ ชั่วโมงเหลือน้อยกว่า ๔ ชั่วโมง

ธนาคารโลก ประเมินการว่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า จาก สปป.ลาว ไปยังจีนจะลดลงร้อยละ ๓๐ หรือมากกว่า อย่างไรก็ตามการที่ สปป.ลาว ตัดสินใจในการลงทุนสร้างทางรถไฟดังกล่าว เป็นการเพิ่มภาระหนี้สินของ สปป.ลาว ต่อจีนในการค้าประกันต้นทุนค่าใช้จ่ายจำนวนมาก โดยคาดว่าจะมีมูลค่า ๕.๙ พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเทียบเท่ากับ ๑ ใน ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) ของ สปป.ลาว จึงทำให้เกิดข้อถกเถียงว่าทางรถไฟดังกล่าว จะสามารถให้ผลตอบแทนที่เพียงพอหรือไม่ ดังนั้น สปป.ลาว จำเป็นต้องสร้าง “ศักยภาพ” ในการใช้เส้นทางรถไฟให้เกิดขึ้น เพื่อให้เป็น “ผู้พลิกสถานการณ์” (Game Changer) ที่สำคัญสำหรับเศรษฐกิจ สปป.ลาว ดังนั้น “เคล็ดลับ” (Trick) จึงอยู่ที่การเปลี่ยนศักยภาพนั้นให้กลายเป็นความจริงที่จับต้องได้

ทั้งนี้ สปป.ลาว ได้มีการพัฒนา “ท่าเรือบก” (Dry Port) โดยเฉพาะที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง ใกล้กับเวียงจันทน์ สำหรับการขนส่งสินค้า โดยตลอด

เส้นทางจะมีเส้นทางสถานีรถไฟสายหลักสิบแห่ง รวมทั้งสถานีรถไฟที่เมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลกขององค์การยูเนสโก ซึ่งคาดว่านักท่องเที่ยวจากจีนที่มาเยือน สปป.ลาว จะใช้เส้นทางนี้ ในขณะเดียวกันก็เป็นโอกาสให้บริษัทของ สปป.ลาว ในการขนส่งสินค้าไปยังตลาดขนาดใหญ่ของจีนได้ง่ายขึ้น รวดเร็ว และราคาถูก ดังที่ผู้ส่งออกของ สปป.ลาว ได้ยืนยันว่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าออกจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Country) นั้นเป็นภาระที่สูง ทำให้

ยากต่อการแข่งขันด้านราคากับผู้ผลิตในประเทศอื่น และคาดหวังว่าการพึ่งพาบริษัทขนส่งทางถนนในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปและกลับจากท่าเรือกรุงเทพฯ จะหมดไป สืบเนื่องจากการเปิดเส้นทางรถไฟดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และอื่นๆ ได้เตือนว่า การใช้ศักยภาพของเส้นทางรถไฟในทางเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างอัตโนมัติ แต่จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการตรากฎหมายต่างๆ ที่เชื่อมโยงทางรถไฟกับเศรษฐกิจ สปป.ลาว ในวงกว้างอย่างแท้จริง ซึ่งไม่ใช่แค่การมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่เหมาะสมเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับการมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการกำกับดูแล (Soft Infrastructure) ของกรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่ถูกต้อง สำหรับการจราจรบนทางรถไฟอย่างราบรื่น โดยไม่ถูกปิดล้อมด้วยระบบราชการ (Red Tape) ที่มากเกินไป นอกจากนี้ เพื่อให้ทางรถไฟประสบความสำเร็จในเชิงพาณิชย์ ทางรถไฟจะต้องกระตุ้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในปริมาณที่มากขึ้น และไม่ควรถูกพินาศไปกับกับการเป็นเพียงจุดแวะพักสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากมาเลเซียและไทยผ่าน สปป.ลาว ไปยังจีน



๒. ในบริบทของรถไฟลาว-จีน

เห็นได้ชัดว่า การพัฒนาทางรถไฟลาว-จีน ไม่ได้เกิดขึ้นบนความสวยงามที่แยกออกจากเรื่องอื่นๆ ได้ และเศรษฐกิจ สปป.ลาว ยังได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดที่เกิดขึ้นทั่วโลก โดยในการประชุมฯ พรรคประชาชนปฏิวัติลาว (Lao People's Revolutionary Party: LPRP) เมื่อมกราคม ๒๕๖๔ นายกรัฐมนตรีทองลุน สีสุลิด ในขณะนั้นได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็นเลขาธิการพรรคและประธานประเทศ ได้กล่าวว่า สถานการณ์หนี้สินของ สปป.ลาว ยังไม่ได้รับการรับมืออย่างเพียงพอ และการเงินสาธารณะของประเทศยังไม่ได้รับการจัดการที่ดี

ต่อมาในกันยายน ๒๕๖๔ ธนาคารโลกได้ออกร่างบันทึกทางเศรษฐกิจของประเทศ (Country Economic Memorandum: CEM) ฉบับใหม่สำหรับ สปป.ลาว ซึ่งสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ของประเทศ เพื่อสร้างรูปแบบการเติบโตที่ครอบคลุมและยั่งยืนมากขึ้น โดยก่อนหน้านี้ สปป.ลาวให้ความสำคัญกับการผลิตพลังงาน และการสกัดแร่เพื่อขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งธนาคารโลกได้โต้แย้งว่าการสร้างงานค่อนข้างน้อย ในขณะที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและกระทบเศรษฐกิจมหภาค แม้รัฐบาลจะเพิ่มกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและป่าไม้ในการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ปรากฏชัดว่าเศรษฐกิจก็ยังไม่มีความหลากหลายที่เพียงพอ

แม้ว่า สปป.ลาว จะมุ่งเน้นอย่างหนักในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ แต่รายได้ของรัฐบาลที่มาจากทรัพยากรธรรมชาติ มีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ ๒ ของ GDP ของ สปป.ลาว โดยธนาคารโลกอ้างอิงข้อมูลจากกระทรวงการคลัง สำหรับความผิดปกตินี้ ดูเหมือนจะเป็นราคาจำหน่ายไฟฟ้าทั้งใน สปป.ลาว และประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีอัตราเฉลี่ยต่ำกว่าระดับการคืนทุนของต้นทุนของการไฟฟ้าที่รัฐบาล สปป.ลาว เป็นเจ้าของ ส่งผลให้บริษัทไฟฟ้าของรัฐ Électricité du Laos (EdL) มีภาระหนี้เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกัน ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ (Foreign Exchange Reserves) ของ สปป.ลาว คงเหลือต่ำกว่าสามเดือน ซึ่งในบริบทดังกล่าว เป็นที่เข้าใจได้ว่าความหวังของ สปป.ลาว จึงขึ้นอยู่กับเส้นทางรถไฟลาว-จีน ในการสร้างเศรษฐกิจที่มีความหลากหลายมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าได้มีการเปิดทางรถไฟอย่างเป็นทางการแล้ว แต่ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการของรถไฟ ยังหาได้ยากมาก ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาการเดินทาง ราคาตั๋ว ค่าขนส่ง และอื่นๆ หากบริษัทของ สปป.ลาว ได้รับความคาดหวังให้พร้อมสำหรับการเปิดทางรถไฟอย่างแท้จริง และปรับแผนธุรกิจเพื่อใช้ประโยชน์จากผู้พลิกสถานการณ์ (Game Changer) นี้ แต่บริษัทเหล่านี้ไม่มีข้อมูลมากพอที่จะดำเนินการต่อไป

๓. มุ่งไปที่ CRYPTO

การพัฒนาที่น่าประหลาดใจคือ กันยายน ๒๕๖๔ สปป.ลาว ประกาศว่าจะดำเนินการนำร่องการขุดและซื้อขายเงินคริปโต (Crypto-currency) ซึ่งจะกลายเป็นรัฐบาลแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ดำเนินการดังกล่าวอย่างเป็นทางการ โดยบริษัท ๖ แห่ง ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในการริเริ่มแซนด์บ็อกซ์ (Sandbox) ด้านกฎระเบียบ

เหตุผลหนึ่งที่ทำให้ประหลาดใจก็คือ หนึ่งเดือนก่อนหน้านั้นธนาคารแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (the Bank of the Lao People's Democratic Republic) ซึ่งเป็นธนาคารกลางของประเทศ ได้ออกคำเตือนเกี่ยวกับการใช้เงินคริปโตโดยพลเมือง สปป.ลาว แต่มีรายงานบางฉบับที่ชี้ให้เห็นว่าการขุดและการค้าเงินคริปโต ซึ่งรวมถึงการเป็นเครื่องมือในการชำระเงิน ได้เกิดขึ้นอย่างผิดกฎหมายใน สปป.ลาว แล้ว ซึ่งโครงการนำร่องนี้ อาจเป็นความพยายามของรัฐบาลที่จะนำหน้าปัญหาและพยายามรักษาการควบคุมในระดับหนึ่ง โดยภายใต้โครงการนำร่องนี้ บริษัทที่เข้าร่วมทั้ง ๖ แห่งจะสามารถขุดและขายเงินคริปโตได้ แม้ว่า จะไม่ใช่พลเมือง สปป.ลาว ก็ตาม

เมื่อพฤษภาคม ๒๕๖๔ รัฐบาลจีนประกาศว่าจะห้ามการขุดและซื้อขายเงินคริปโต ก่อนหน้านั้น จีนเป็นผู้เล่นรายใหญ่ที่สุดของโลกในด้านการทำเหมืองคริปโต โดยคิดเป็นกว่าร้อยละ ๗๕ ของพลังงานทั้งหมดที่คอมพิวเตอร์ใช้ในการขุด Bitcoin ตัวเลขนั้นลดลงเหลือศูนย์ภายในสิงหาคม ๒๕๖๔ ดังนั้นชาวจีนจำนวนหนึ่งมักจะมองหาสถานที่อื่นที่เป็นทางเลือก เนื่องจากหนึ่งในเกณฑ์หลักสำหรับการขุด Bitcoin ที่ประสบความสำเร็จคือ การเข้าถึงการใช้ไฟฟ้า เพื่อเป็นทั้งการใช้เพื่อเป็นพลังงานและการระบายความร้อนของคอมพิวเตอร์ ซึ่ง สปป.ลาว เป็นสถานที่ที่น่าสนใจสำหรับการดำเนินการกิจกรรมดังกล่าว โดยสื่อบางฉบับรายงานว่า รัฐบาล สปป.ลาว คาดว่าจะมีรายได้ประมาณ ๒๙ ล้านล้านกีบ หรือประมาณ ๑๙๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากการขุด Bitcoin ในปี ๒๕๖๕ ซึ่งในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมามีความก้าวหน้าไปอีกขั้นหนึ่ง โดยมีรายงานว่ารัฐบาล สปป.ลาว ได้ตกลงที่จะศึกษาศักยภาพของสกุลเงินดิจิทัลของธนาคารกลาง (Central Bank Digital Currency: CBDC) ร่วมกับบริษัท Soramitsu ซึ่งเป็น บริษัท FinTech ของญี่ปุ่นอีกด้วย

๔. บทสรุป

ในฐานะสัญลักษณ์อันทรงพลังของความทันสมัย รถไฟความเร็วสูง นับเป็นอีกก้าวหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว และการหลุดพ้นจากสถานะประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุดในอดีต แต่ยังคงจำเป็นต้องทำให้ประสบความสำเร็จอย่างแท้จริง เพื่อสร้างผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่รัฐบาลลาวต้องการ ในขณะที่การพัฒนาชุดทักษะเกี่ยวกับลอจิสติกส์ทางรถไฟ อาจฟังดูไม่น่าตื่นเต้นเท่าการขุดเงินคริปโต แต่ก็มีข้อดีทางเศรษฐกิจที่สามารถคาดหวังได้มากกว่าและมีความเสี่ยงน้อยกว่าอย่างแน่นอน สิ่งสำคัญที่สุดคือมีโอกาสมากขึ้นในการช่วยตอบสนองความต้องการในการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมมากขึ้นสำหรับ สปป.ลาว ในปีต่อไป ซึ่งทางรถไฟสายใหม่นี้หวังว่าจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นสินทรัพย์ที่คุ้มค่า

ที่มา: <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2021-158-the-kunming-vientiane-railway-a-post-pandemic-deus-ex-machina-for-the-lao-economy-by-nick-j-freeman/>

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมกรุณาติดต่อ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



๖๒ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐



admin_info@sscthailand.org



๐ ๒๒๗๕ ๕๗๑๕-๑๖



ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ : Strategic Studies Center

<https://www.facebook.com/sscthailand.org/>

จัดทำโดย ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ